Early Journal Content on JSTOR, Free to Anyone in the World

This article is one of nearly 500,000 scholarly works digitized and made freely available to everyone in the world by JSTOR.

Known as the Early Journal Content, this set of works include research articles, news, letters, and other writings published in more than 200 of the oldest leading academic journals. The works date from the mid-seventeenth to the early twentieth centuries.

We encourage people to read and share the Early Journal Content openly and to tell others that this resource exists. People may post this content online or redistribute in any way for non-commercial purposes.

Read more about Early Journal Content at http://about.jstor.org/participate-jstor/individuals/early-journal-content.

JSTOR is a digital library of academic journals, books, and primary source objects. JSTOR helps people discover, use, and build upon a wide range of content through a powerful research and teaching platform, and preserves this content for future generations. JSTOR is part of ITHAKA, a not-for-profit organization that also includes Ithaka S+R and Portico. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

# XIII.

## Von der Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltungen bei Personen- und Gütertransport.

Von

Herrn J. H. Beschorner,
Rechtsanwalt und Königl. Sächs. Finanzprok. in Dresden.

---

Die Eisenbahnen, als die mächtigen Träger und Beförderungsmittel des Weltverkehrs, stehen mit dem Handel in enger Verbindung und die Verwaltung derselben berührt in mehr als einer Beziehung auch die beim Handel vorkommenden Rechtsverhältnisse.

Die Art und Weise des Betriebes der Eisenbahnen greift tief in die Interessen der Handelswelt ein und die in den Betriebs-Reglements der Eisenbahnen enthaltenen Transportbedingungen bilden oft den Gegenstand eines Rechtsstreites, wenn es sich darum handelt, wer die beim Transportgeschäft vorkommenden Verluste und Beschädigungen zu tragen habe.

Es schlagen hierbei die Lehren vom Speditions- und Frachtgeschäft ein, und diese gehören vorzugsweise dem Handelsrechte an. Die Begründung der Eisenbahngesellschaften durch Actienvereine, die Organisation derselben, die Statuten, das Actienrecht gehen ebenfalls mit den in der Handelswelt üblichen Gebräuchen und Gewohnheiten Hand in Hand und selbst die administrativen Einrichtungen bei Eisenbahnwesen, die Polizei, die strafgesetzlichen Bestimmungen, das Zoll- und Paßwesen, interessiren die Handelswelt und erzeugen neue Rechtsverhältnisse, mit denen sich die Wissenschaft und Gesetzgebung befassen und die sie justiren, gründen und ordnen muß.

Eine auffallende Erscheinung aber ist es, daß sich Wissenschaft und Gesetzgebung bis jetzt des Eisenbahnwesens nur sehr stiefmütterlich angenommen haben. Die Einrichtungen, Gebräuche und Gewohnheiten haben sich bei den Eisenbahnen so schnell entwickelt und consolidirt, daß die Theorie noch nicht Zeit hat ge-

winnen können, das in der weiten Rüstkammer aufgestapelte überreiche Material zu systematisiren und in Ordnung zu bringen, nachhelfend und befestigend für eine vernünftige, den Verhältnissen angemessene Rechtsbildung zu sorgen.

Je größer aber in der Neuzeit der Aufschwung ist, welchen bei dem gesteigerten Speculationsgeiste der Handel und die Industrie genommen und je zahlreicher und umfassender die Mittel dazu, die Beförderung der Waaren, die Verkehrsanstalten, die Eisenbahnen sich gestalten, und täglich zu tausendfachen Berührungen unter einander Veranlassung geben, desto dringender wird die Pflicht für die Wissenschaft und die Gesetzgebung, endlich aus ihrer Lethargie sich zu erheben, die in Uebung getretenen Einrichtungen und Gebräuche aufzuzeichnen, zu ordnen und mit Hilfe einer gesunden Theorie gleichsam zu vergeistigen, ihnen Lebensfähigkeit zu bereiten und der weiteren Entwicklung Raum zu geben. Denn das ist ja die schöne Aufgabe der Theorie, daß sie mit der Praxis in eine harmonische Wechselwirkung trete und den Prüfstein bilde, auf welchem letztere die Probe auszuhalten hat. „Das Recht muß durch eine doppelte Schule gehen, durch die Schule der Praxis und der Wissenschaft. Aus jener soll es fließen, durch diese soll es geläutert werden".

Viele Praktiker haben die Lücke, welche seither in der gedachten Beziehung bestand, gefühlt und dazu aufgefordert, die Schuld der Wissenschaft abzutragen und ein allgemeines Eisenbahnrecht zu bearbeiten, nachdem seit Entstehung der Eisenbahnen mehr denn drei Decennien verflossen sind und dieser Zeitraum für die stets rüstige, Neues schaffende Praxis hingereicht hat, den Einrichtungen und Rechtsverhältnissen gewisse Formen aufzuprägen.

Jene Mahnstimme war aber bis auf die neuste Zeit unbeachtet geblieben! Wir haben daher mit Freuden eine Schrift zu begrüßen, welche jenem fühlbaren Mangel wenigstens theilweise, für einen größeren Staat Deutschlands, Preußen, Abhülfe leistet. Es ist diese Schrift: Das preußische Eisenbahnrecht von August Bessel, Advokat-Anwalt am Rheinischen Appellationsgerichtshofe zu Köln und Eduard Kühlwetter, Regierungs-

assessor und Spezialdirektor der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. 2 Theile. Köln 1855. Verlag von Fr. C. Eisen*).

Die Herren Verfasser haben, wie sie im Vorworte andeuten, das vorhandene Material zu praktisch-administrativen Zwecken juristisch verarbeitet und sich dabei die Aufgabe gestellt, für den Umfang der Preußischen Monarchie die bestehende Eisenbahngesetzgebung nicht blos — wie anderweit bereits mehrfach geschehen — ihrem positiven Inhalte nach wieder zu geben, sondern sie auch durch Entwicklung ihrer Motive, ihres Zusammenhanges und ihrer Consequenzen, sowie durch Anwendung auf praktische Fälle dergestalt zu erläutern, daß diese Arbeit dem Manne von Fach zur Anleitung, dem theoretischen Forscher zur Gewinnung eines anschaulichen Bildes dienen könne.

Die Anordnung des reichhaltigen Stoffes ist sehr zweckmäßig chronologisch nach der Reihenfolge geschehen, in welcher die Rechtsverhältnisse beim Bau einer Eisenbahn nach und nach sich gestalten.

Eine der wichtigsten Fragen, die im Eisenbahnrechte in Civilrechtsstreitigkeiten zur Sprache kommt, ist die Frage über Verantwortlichkeit der Eisenbahnanstalten im Falle eines durch Betrieb der Eisenbahn gestifteten Schadens. Die Frage hängt zusammen mit der rechtlichen Stellung der Eisenbahnen und den Rechtsverhältnissen derselben zu den Verkehrsinteressenten in Bezug auf das Transportgeschäft und die hieraus sich ergebende Ersatzverbindlichkeit, wenn Verluste und Beschädigungen an Menschen und Frachtgütern entstanden sind. Dies ist vorzugsweise ein Gebiet, auf welchem die Gesetzgebung noch vieles nachzuholen hat und das einer gründlichen dogmatischen Behandlung bedarf, welche den

---

*) Inmittels ist auch von dem Verfasser dieses Aufsatzes ein Werk erschienen, welches den Titel führt: „Das deutsche Eisenbahnrecht, mit besonderer Berücksichtigung des Aktien- und Expropriationsrechtes". Erlangen. Verlag von A. Enke. 1858, und die Tendenz verfolgt, neben einer systematischen und vergleichenden Darstellung der verschiedenen in den deutschen Ländern geltenden rechtlichen Bestimmungen eine größere Gleichmäßigkeit und Einheit der Gesetzgebung im Eisenbahnwesen anzubahnen.

Die neuste Schrift ist: Koch, Deutschlands Eisenbahnen. Versuch einer systematischen Darstellung der Rechtsverhältnisse aus der Anlage und dem Betriebe derselben. 1. Abth. Marburg 1858. Elwert.

kaufmännischen Usancen dabei und überhaupt der praktischen Auffassung, den Bedürfnissen des allgemeinen Waarenverkehrs Rechnung trägt und ein gerechtes und billiges Maaß einführt, wornach die schwierigen Verhältnisse zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Verkehrsinteressenten geregelt werden. In vielen deutschen Staaten z. B. in Preußen, vergl. das Preuß. Eisenbahngesetz v. 3. Nov. 1838. §. 25*) steht gesetzlich fest, daß die Eisenbahnanstalten zum Ersatz verpflichtet sind für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben transportirten Personen oder Gütern oder auch anderen Personen und deren Sachen entsteht und daß sie sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien können, daß der Schaden unter oder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren Zufall bewirkt worden sei. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadenersatze befreiender Zufall nicht zu betrachten.

Diese gesetzliche Vorschrift beruht auf der Erwägung, daß der Vertrag, welcher zwischen den Eisenbahnanstalten und den Fahrgästen und Versendern abgeschlossen wird, nach den Grundsätzen des Frachtvertrags bez. Speditionsvertrages zu beurtheilen sei.

Die Eisenbahn ist der Frachtführer, der Verfrachter und der Fahrgast oder Versender der Befrachter. Denn Frachtführer sind diejenigen Personen, welche gewerbmäßig den Transport von Gütern ausführen. Sie haben den höchsten Fleiß, die höchste Sorgfalt zu prästiren und haften daher von Zeit der Empfangnahme des zu transportirenden Gutes an bis zur Ablieferung für Verlust und Beschädigung, wenn sie nicht nachweisen, daß vis major oder ein eigenthümlicher Fehler der Waare vorliege oder der Befrachter an dem Verlust oder der Beschädigung seines Frachtgutes selbst Schuld trage.

Diese Principien sind bei den Entscheidungen der obersten Justizbehörden Deutschlands bei Verlusten und Beschädigungen bei

*) Vergl. auch die Kaiserl. Oesterr. Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851. §. 19.

Eisenbahntransporten in neuester Zeit stets zu Grunde gelegt worden,

Vergl. Sächs. Wochenbl. für merkwürd. Rechtsfälle. N. F. 3. Jahrg. S. 141 ff. 4. Jahrg. S. 18 ff. 5. Jahrg. S. 1 ff.

und auch in den neusten Entwürfen von Gesetzbüchern mit aufgenommen worden,

z. B. im neusten Preuß. Entwurfe eines Handelsgesetzb. §. 326; in dem älteren Württemberg. Entwurfe eines solchen §. 111. im Sächs. Entw. eines bürgerl. Gesetzbuches. §. 805. 806. 1206.

Vergl. auch den Französ. Cod. civ. Art. 1784. Cod. de commerce Art. 103 und das Spanische Handelsgesetzb. Art. 208. 212.

Da der Frachtführer vermöge der summa diligentia, die ihm obliegt, auch für seine Leute und die Zwischenfrachtführer, deren er sich zum Weitertransport der ihm anvertrauten Güter bedient, stehen muß, so folgt daraus, daß die Eisenbahnanstalten, welche die Beförderung von Waaren übernommen haben, für diejenigen Anschlußbahnen, deren sie sich bedienen müssen, um die Waare an ihren Bestimmungsort zu bringen, einstehen müssen. Diese Zwischen- oder Anschlußbahnen stellen sich als die Zwischenfrachtführer dar und die ursprüngliche Uebernahme-Eisenbahnanstalt erscheint zugleich als Spediteur.

Vergl. a. Sächs. Wochenbl. N. F. 2. Jahrg. S. 243 ff. 5. Jahrg. S. 4 ff.

Auch Spediteure haften bekanntlich für den Frachtführer und die Zwischenspediteure und nur in dem Falle tritt eine Ausnahme ein, wenn der Versender den Frachtführer oder Zwischenspediteur ausdrücklich bestimmt hat, oder sonst etwas Anderes vertragsmäßig festgesetzt worden ist.

Derjenige jedoch, welcher das Frachtgut zu empfangen hat, kann sich zunächst an die letzte Eisenbahnanstalt, welche ihm dasselbe abzuliefern hatte, halten und dieser steht nun der Rückgriff an diejenigen Eisenbahnanstalten zu, welche vor ihr den Transport des Gutes zu besorgen hatten. Sie kann sich auch keineswegs durch die Einwendung schützen, es sei ungewiß, ob die

fraglichen Güter auf ihrer Bahnstrecke oder auf der einer frühern Bahn beschädigt worden.

Diese Grundsätze sind in vielen Entscheidungen der Oberbehörden festgehalten worden.

Vergl. d. a. Sächs. Wochenbl. für merkwürdige Rechtsfälle. N. F. 3. Jahrg. S. 142. 144. 4. Jahrg. S. 227. 5. Jahrg. S. 5 ff. 178 ff. 289 ff.

Münter, das Frachtführerrecht. Thl. 1. S. 94 ff. u. 176.

v. Bülow und Hagemann, prakt. Erörter. Bd. IV. S. 444 ff.

Pöhls Handelsrecht. Bd. I. §. 68. S. 415.

Ohne jene Grundsätze würde der Empfänger des Frachtgutes rechtlos dastehen, denn wie ist es ihm möglich, nachzuweisen, auf welcher Bahnstrecke der Verlust oder die Beschädigung geschehen ist, da er die Waare nicht begleitet und durch Andere nicht begleiten lassen kann. Die angegebene Theorie ist daher durch die praktische Nothwendigkeit von selbst geboten.

Es läßt sich nicht läugnen, daß die zeither vorgetragenen Grundsätze über die Ersatzverbindlichkeit der Eisenbahnanstalten bei Verlust und Beschädigung von Frachtgütern ziemlich streng sind und die frachtführenden Eisenbahnanstalten oft in die Lage bringen werden, den Versendern und Addressaten Entschädigungen zu leisten.

Es ist daher erklärlich, daß die Eisenbahnanstalten auf Mittel und Wege bedacht gewesen sind, dergleichen Schädenansprüchen im Voraus zu begegnen. Diese Mittel und Wege boten sich in ihren Betriebsreglements dar, die sie dermaßen verclausulirten und worin sie durch eine große Menge sinnreich erdachter Bedingungen und Beschränkungen das Maaß ihrer Haftverbindlichkeit auf ein so geringes zurückführten, daß es zu den schwierigsten Aufgaben gezählt werden kann, eine Eisenbahnanstalt in der gedachten Beziehung mit Erfolg auf Ersatz zu belangen. Sie nöthigen ihre Fahrgäste und Versender durch Einhändigung von Fahrbilleten und Frachtbriefen, auf welchen bemerkt ist, daß der Transport der Person wie der Güter nur unter den in dem betreffenden Betriebsreglement enthaltenen Bestimmungen und Bedingungen geschieht, diese letzteren stillschweigend einzugehen; da die Fahrgäste

und Versender jene Fahrbillete bez. Frachtbriefe ohne Vorbehalt annehmen (sie sind freilich gezwungen sie anzunehmen), so meinen die Eisenbahnanstalten nunmehr gegen Schadenansprüche in den meisten Fällen geschützt zu sein.

Dergleichen beschränkende Bestimmungen sind z. B. folgende, welche in allen uns bekannten Betriebsreglements von Eisenbahnen und zwar der Privatbahnen wie der Staatsbahnen fast wörtlich wiederkehren.

a) in Bezug auf Güter.

Für Beschädigung am Inhalte eines Collo haftet die Eisenbahnverwaltung nur dann, wenn eine vorhandene äußerlich erkennbare Beschädigung in unzweifelhafter, unmittelbarer Beziehung zu der vorhandenen inneren Beschädigung steht. Die Entschädigungspflicht erstreckt sich nie auf eine höhere Summe als dem allgemeinen Handelswerth des verlorenen oder beschädigten Gegenstandes am Orte und zur Zeit der Aufgabe, nicht auf den entgangenen Gewinn. Der Werth eines Centners wird nie höher als 20 Thaler angenommen, den Fall besonderer Verabredung ausgenommen, z. B. durch Deklaration des Werthes im Frachtbriefe und durch Berufung eines Frachtzuschlags. Für Leccago (d. h. Dringen der Flüssigkeit durch die Fugen der Fassage), für Verderben von Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen, für Einrosten von Metallwaaren, für Beschädigung von leicht zerbrechlichen Gegenständen, als: Möbeln und Hausgeräthen, Glas, Eisenguß, Mineralwasserkrügen u. s. w. und für Beschädigung an solchen Gegenständen, welche die Versender in ganzen Wagenladungen selbst verladen haben, wird ein Ersatz nicht geleistet, es sei denn, daß der Verwaltung ein besonderes Verschulden nachgewiesen würde, woraus die Beschädigung entstanden.

Alle Entschädigungspflicht fällt weg, wenn die Ansprüche nicht sofort bei Uebernahme der Güter und insonderheit bei äußerlich sichtbaren Merkmalen einer Beschädigung vor Oeffnung der Colli angemeldet und nach den Gesetzen des Empfangortes dargelegt sind.

b) in Bezug auf Personen.

Wenn ein Reisender während der Eisenbahnfahrt durch diese

eine körperliche Beſchädigung erleidet, welche weder eigener Schuld, noch der Schuld eines Mitreiſenden zur Laſt fällt, noch durch unabwendbaren Zufall herbeigeführt worden, ſo leiſtet die Verwaltung nur Erſatz für die Kurkoſten. Eine weitere Entſchädigungsverbindlichkeit liegt der Verwaltung nicht ob. Auch wird kein Erſatz gewährt für verſpätete Ankunft oder Abfahrt der Züge. Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke bezahlten Fahrgeldes.

Es entſteht nun die Frage, ob alle dieſe ſo eben mitgetheilten Beſtimmungen des Betriebsreglements geeignet ſind, die Eiſenbahnverwaltungen von Schuldenanſprüchen zu ſchützen, wenn es deshalb im Prozeſſe zur rechtlichen Ausführung kommt. Wir müſſen dieſe Frage in dieſer Allgemeinheit verneinen.

Fürs Erſte bedarf es nicht der Erwähnung, daß in allen denjenigen Fällen, bei denen der Eiſenbahnverwaltung oder was dem gleich iſt, deren Beamten ein dolus oder eine demſelben gleich zu achtende culpa lata zur Laſt fällt, der daraus entſtandene Schaden unbedingt erſetzt werden muß und daß hier keine Beſtimmung des Reglements zu Abwendung dieſer Verpflichtung mit Erfolg geltend gemacht werden kann. Denn ein Reglement, welches die Verbindlichkeit der Eiſenbahnen zur Entſchädigung auch für den Fall ausſchließen wollte, wenn ihnen eine culpa lata oder ein dolus bei der Beförderung der Perſonen und Güter zur Laſt fiele, würde ſchon nach Römiſchen Geſetzen, als auf einer turpis causa beruhenden, ungültig und unwirkſam ſein.

l. 23. D. de reg. jur. 50. 17.

l. 75. 15 l. 27. §. 3. 4. D. de pact. 2. 14.

l. 17. pr. D. commod. 13. 6.

Glück, Pandektencommentar. Thl. IV. S. 349. not. 69.

Puchta, Vorleſungen über das heutige Röm. Recht. B. II. §. 264—267. S. 94.

Schwierig wird es hierbei freilich ſein, zu beſtimmen, wer den Beweis zu führen habe. Eine allgemeine Regel läßt ſich hier kaum aufſtellen; jeder einzelne Fall unterliegt hier einer beſondern Beurtheilung. Kommt ein Collo, das unverſehrt in tüchtiger Verpackung aufgegeben worden iſt, vollſtändig zertrümmert am

Orte seiner Bestimmung an, so zweifeln wir nicht, daß die Präsumtion in diesem Falle für culpa lata streitet und daß die Eisenbahnverwaltung den Beweis des Gegentheils, z. B. daß höhere Gewalt stattgefunden habe, oder daß das Collo durch Schuld des Absenders zu Grunde gegangen, zu führen verpflichtet sei.

Dies harmonirt auch mit den Grundsätzen der actio de recepto, welche wieder die Basis der Lehre vom Frachtvertrage bilden. Vergl. darüber

Dr. C. F. Müller. Ueber die actio de recepto. 2. Aufl. Leipzig 1857.

In einem solchen Falle würde die Eisenbahnverwaltung unserer Meinung nach auch den vollen Schaden ungeachtet der beschränkenden Bestimmungen des Reglements zu ersetzen haben und keineswegs befugt sein, nur 20 Thlr. per Centner zu gewähren.

Die Gegner unserer Meinung, welche der Ansicht sind, daß eine Eisenbahnverwaltung willkührlich die Bedingungen und Beschränkungen feststellen könne, unter welchen sie den Transport von Personen und Sachen übernehme, beziehen sich in Ländern des gemeinen Rechts auf die

l. 7. pr. D. de naut. caupon. et stabulariis 4. 9.

Nach dieser Stelle soll der Schiffsrheder, wenn er vorher erklärt hat, daß jeder der Mitreisenden auf seine Sachen Acht geben möge und daß er für keinen Schaden stehen werde und die Mitreisenden ihre Zustimmung zu dieser Erklärung gegeben haben, nicht belangt werden können. Man will daraus das Recht der Eisenbahnverwaltungen folgern, daß auch sie alle und jede Gewährleistung für den Schaden bei Transport durch Vertrag von sich abwenden oder wenigstens in sehr enge Grenzen ziehen könnten. Allein jene Stelle schließt erstens keineswegs die Anwendung des allgemeinen Grundsatzes aus, daß dolus und culpa lata in jedem Fall prästirt werden müssen und sodann war das Verhältniß des Schiffsrheders zu seinen Fahrgästen bei den Römern ein anderes, als welches gegenwärtig zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Passagieren und Versendern obwaltet. Der Schiffsrheder konnte den Mitreisenden die Pflicht auferlegen, selbst auf ihre Sachen Acht zu geben; das ist aber bei den Eisenbahnen unmöglich, wo die Versender in der Regel die zu transpor-

tirenden Güter nicht begleiten und wenn sie sie auch begleiten, keine Aufsicht ausüben können, weil sie die Güter nicht bei sich haben, sondern diese auf besondere Wagen verpackt werden. Die angeführte Gesetzesstelle kann daher durchaus nicht analog auf die vorliegende Frage angewendet werden.

Noch weit zweifelloser ist die volle Ersatzverbindlichkeit der Eisenbahnverwaltung und die Ungültigkeit der betreffenden Bestimmungen des Reglements, wenn dieselben zu eng beschränkt sind, in allen den Fällen, wenn durch Fahrlässigkeit der Eisenbahnverwaltung ein Menschenleben verloren geht oder ein Mensch beschädigt wird. Denn hier muß die Rechtsparömie volle Geltung erhalten: Jus publicum privatorum pactis mutari nequit, oder wie sich sehr treffend der Napoleonische Cod. civ. ausdrückt: On ne peut déroger, par des conventions particulières aux lois, qui intéressent l'ordre public et les bonnes moeurs.

Das jus publicum, zu welchem die Sicherheitspolizei, die allgemeine Oberaufsicht des Staates zu rechnen ist, schreibt vor, daß bei allen Unternehmungen das Leben und die Gesundheit der Staatsbürger möglichst geschützt sein soll. Die Eisenbahnverwaltungen haben daher bei der Beförderung von Personen die größtmöglichste Sorgfalt zu beobachten. Ein Vertrag, der diese diligentia und die rechtlichen Folgen der Vernachlässigung derselben in engere Grenzen weist, als die gesetzlichen, ist daher ungültig. Die öffentliche Sicherheit würde darunter leiden. Die Folge davon ist, daß die Eisenbahnverwaltung in einem Falle, wo durch ihre Schuld ein Menschenleben verloren geht oder ein Mensch beschädigt wird, den vollen Schaden, nicht blos die Kurkosten — auf welche die meisten Reglements den Schadenersatz beschränken wollen — zu bezahlen hat. Sie wird daher z. B. auch den Verlust ersetzen müssen, den der Beschädigte durch Störung in seinem Geschäftsbetriebe und Erwerbe, durch ein lucrum cessans erlitten und wenn der Tod erfolgt ist, die Familie, die ihres Ernährers dadurch beraubt worden, wird sie verpflichtet sein, derselben eine angemessene durch richterliches Ermessen zu bestimmende Unterstützung auf so lange, als die Lebenszeit des Getödteten muthmaßlich gedauert haben würde, zu gewähren.

In Preußen ist dies um so weniger zweifelhaft, als der §. 25 des Eisenbahngeſ. v. 3. Nov. 1838 darüber klare Bestimmungen enthält, was Bessel und Kühlwetter. Preuß. Eisenbahnrecht. Thl. II. §. 140. S 208 ff. in Verbindung mit S. 128 ff. klar auseinander setzen. Es leidet keinen Zweifel, daß auch Staatseisenbahnen und Eisenbahnen, die unter der Verwaltung des Staates stehen, ebenfalls jenem Grundsatze unterworfen sind.

Man hat sogar auch den Gütertransport als allgemeines Verkehrsmittel zur öffentlichen Ordnung gehörig angesehen und angenommen, daß die hierbei geltenden allgemein gesetzlichen Bestimmungen durch Vertrag nicht alterirt und zu Gunsten der Frachtführer, der Eisenbahnen beschränkt werden dürfen.

Vergl. Urtheil des 2. Senates des Rhein. Appellationsgerichtshofes v. 29. Jan. 1857 (vergl. Rhein. Archiv. 47. I. 97).

Die erste Instanz hatte auch so entschieden. Das Obertribunal (Rhein. Ser.) cassirte aber mittelst Erk. v. 8. März 1853 das Appellationsgerichtsurtheil. Vergl. Rhein. Archiv. 48. 2. 40 und nahm an, daß derartige Verträge, wodurch die Haftverbindlichkeit der Eisenbahnverwaltung geregelt und der Betrag des zu ersetzenden Schadens im Voraus festgesetzt werde, der öffentlichen Ordnung nicht widerstreiten. Neuerlich ist vom Rhein. Senat des Obertribunals in Sachen der Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft, in Uebereinstimmung mit dem Handelsgericht und Appellhof zu Cöln, der Satz ausgesprochen, daß die Bedingung des Connossements: „Jeder Feuer- und Wasserschaden wird als von unwiderstehlicher Gewalt herrührend angesehen, wofür die Gesellschaft nicht verantwortlich ist" nur die Beweislast ändert, die Haftung des Frachtführers aber nicht ausschließt, weil ein solcher Vertrag, durch den der Frachtführer die Haftung für Verlust und Schaden an den zu transportirenden Sachen ganz ausschließt, gegen das Wesen dieses Vertrags und gegen die guten Sitten sei. Urtheil vom 6. Februar 1857 (Streithorst's Archiv f. Rechtsfälle. Bd. 29. S. 39—42). Ebenso schon früher durch Urtheil vom 6. Februar 1855. (Streith. Bd. 15. S. 340).

In England gilt in der angegebenen Beziehung die ausgedehnteste Entschädigungspflicht und noch vor Kurzem wurden in

Galignani's Messenger N. 13121 v. 21. Febr. 1857 mehrere interessante Fälle mitgetheilt, in denen die Eisenbahnverwaltungen in sehr bedeutende Entschädigungssummen verurtheilt worden *).

Ueberhaupt muß bei Beurtheilung der Wirksamkeit der in Rede stehenden Eisenbahnreglements und der darnach zu bestimmenden Ersatzverbindlichkeit die Erwägung maaßgebend sein, daß die Reisenden, die Versender und insbesondere die ganze Handelswelt auf den Gebrauch der Eisenbahnen durch die Nothwendigkeit gewiesen, gleichsam an dieselben gebannt sind, weil bekanntlich andere Verkehrsmittel theils ganz eingegangen, theils so kostspielig und unzweckmäßig geworden sind, daß sich derselben Niemand mehr bedienen kann. Die Eisenbahnen haben dadurch ein Privilegium, ein Bannrecht erlangt. Sie wissen, daß man sich ihrer bedienen muß und in ihrer Macht läge es daher, noch weit drückendere Bedingungen in ihren Reglements aufzunehmen, als jetzt schon geschehen ist. Wollte man nun das Vertragsrecht in seinem weitesten Umfange gelten lassen, so müßte man auch gestatten, wenn sich die Eisenbahnverwaltungen die Bedingung stellten, unter keinerlei Umständen Ersatz bei Verlusten oder Beschädigungen leisten zu wollen. Das kann aber und darf der Staat nicht ruhig mit ansehen und ebensowenig dürfen die erkennenden Justizbehörden dieser Ungleichheit und den daraus entstehenden harten Bedrückungen ihre Augen ganz verschließen. Die Ersatzverbindlichkeit muß auf ein richtiges, billiges Maaß zurückgeführt werden und wenn man je der römischen aequitas, der billig ausgleichenden Gerechtigkeit einen Einfluß einzuräumen sich für berechtigt gehalten hat, so muß es hier geschehen.

Freilich wird die richtige Regelung dieser Frage von der Gesetzgebung in die Hand genommen werden müssen. Es wird die Aufgabe sein, Normen zu finden, welche beide Parteien zufrieden stellen und die Entschädigungspflicht, die Bedingungen des Trans-

*) Sie finden sich in der Uebersetzung speciell referirt in Beschorner, das deutsche Eisenbahnrecht. Erlangen 1858. §. 126. S. 265 ff. Der Familie eines durch Schuld der Abergevenny und Hereferd Eisenbahn umgekommenen Handlungsreisenden wurde von der Jury eine Entschädigung von 2500 Pfund zuerkannt. Eine andere Person, der ein Bein zerbrochen worden war, erhielt 450 Pfund.

portes, die Beweisfrage in angemessene, vernünftige Grenzen zu weisen.

Wie der Zustand jetzt ist, kann er nicht lange bleiben. Das Handelspublikum ist der Eisenbahnverwaltung gegenüber fast rechtlos; die Erkenntnisse wechseln und es läßt sich nicht läugnen, daß man es vielen derselben, welche den Befrachtern, den mit der Eisenbahn verkehrenden Kaufleuten, günstig sind, anmerkt, wie man, den Betriebsreglements und den darin von den frachtführenden Eisenbahnen zu ihren Gunsten gestellten Bedingungen und Clauseln gegenüber, deren stillschweigende, wenn auch erzwungene Genehmigung Seiten der Befrachter aus der Annahme der Frachtbriefe gefolgert wird, sich hat drehen und winden müssen, um in dem einzelnen Falle nicht gar zu ungerechte und unbillige, den bestehenden allgemeinen Gesetzen zuwiderlaufenden Entscheidungen zum Nachtheile der Versender zu ertheilen.

Die Klagen der Handelswelt sind allgemein. Noch neuerdings hat die Handelskammer für Aachen und Burtscheid in ihrem Jahresberichte für d. J. 1857 auf die Mangelhaftigkeit der einschlagenden gesetzlichen Bestimmungen aufmerksam gemacht. Bei mehreren Regierungen liegen unsres Wissens deshalb auch Petitionen des Handelsstandes vor. Die Schwierigkeit einer wirksamen Abänderung der in den Betriebsreglements enthaltenen Transportbedingungen liegt freilich aber darin, daß eine Gleichmäßigkeit der Reglementsbestimmungen der verschiedenen an einander sich anschließenden Eisenbahnen hervorgebracht werden muß, hierzu aber die Zustimmung einer großen Menge von Eisenbahndirektionen und Regierungen der verschiedenen Staaten erforderlich ist.

Wollte ein Staat mit liberaleren, die Interessen des Handelspublikums mehr berücksichtigenden Betriebsbestimmungen den Anfang machen, ohne auf die Nachfolge der Nachbarstaaten rechnen zu können, so würde die betreffende Eisenbahn in ihrer Isolirtheit doppelten und dreifachen Schaden haben, da sie im Falle der eintretenden Ersatzpflicht eine Zwischenvorbahn, z. B. wenn die Anschlußbahn nun ihren Rückgriff an die Vorbahnen nicht nehmen könnte, die noch ihre engherzigen strengen Transportbedingungen festhalten.

Zu bedauern ist, daß der Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen vor kurzem erst, seit dem 1. Dec. 1856, ein Reglement für den Güterverkehr ins Leben hat treten lassen, welches allerdings noch ganz im einseitigen Interesse der Eisenbahnverwaltungen gehalten ist und es der Handelswelt ungemein erschwert, in Fällen von Verlusten oder Beschädigungen der Frachtgüter mit einigem Erfolge gegen die Eisenbahnen zu operiren und billige und gerechte Ersatzansprüche geltend zu machen. Indessen sind nach §. 17 des gedachten Reglements, Abänderungen nicht ausgeschlossen und es verlohnte sich der Mühe, wenn die Handelswelt sich vereinigen wollte, mit einer gemeinsamen Beschwerde bei dem Vereine wegen Abstellung des großen Mißstandes einzukommen und um Bestimmungen zu bitten, welche den Interessen der Handelswelt einige Rechnung tragen*).

---

## XIV.

## Ueber die vertragsmäßige Beschränkung der Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltungen.

Von

Herrn Dr. Goldschmidt.

Von der Redaktion dieses Archivs ersucht, meine Ansicht über das in dem vorstehenden Aufsatz des Hrn. Finanzprokurator Beschorner besprochene wichtige Thema zu äußern, erlaube ich mir nur folgende kurze Bemerkungen, deren nähere Ausführung einer anderen Gelegenheit vorbehaltend:

Die Klagen über unbillige Benachtheiligung des Publikums durch die beschränkenden Bestimmungen der Eisenbahntransport-

*) In Bezug auf die oben Seite 400 angegebene Bemerkung, daß die Eisenbahndirektion nicht wegen Verspätung des Zugs haftet, erinnern wir daran, daß neuerlich (am 25. Nov. 1858. s. Le Droit 1858. nro. 290) das Handelsgericht von Paris eine Eisenbahndirektion zu 9000 Francs Schadenersatz verurtheilte, weil dem Vertrage zuwider, die Milch, welche auf der Eisenbahn täglich transportirt werden sollte, zu spät abgeliefert wurde.